

CERCETĂRI DE TOPOGRAFIE ARHEOLOGICĂ PRIVIND DRUMUL ROMAN IMPERIAL NAPOCA—POROLISSUM (TRONSONUL BACIU—ȘARDU, JUD. CLUJ)

Cum este binecunoscut pe teritoriile carpato-danubiene-pontice s-a format nu numai o singură provincie, și anume Dacia romană, ci și părțile de nord și de nord-est ale provinciei Moesia Inferior. Cele două provincii importante situate la sudul și la nordul Dunării nu avuseseră aceleași condiții istorice și geografice. Teritoriul provinciei Moesia Inferior, situată în bună parte pe litoralul de vest al Mării Negre, a fost o zonă care aparținuse de câteva secole într-o măsură oarecare civilizației mediteraniene, atîta vreme cît teritoriile dacice și-au avut calea lor proprie istorică. Transformarea integrală a acestor regiuni din sudul și nordul marelui fluviu s-a perfectat numai după acel moment istoric de deosebită importanță în privința trecutului meleagurilor noastre, după care romanii au înființat cele două provincii noi: Moesia Superior și Inferior în sudul și Dacia în nordul Dunării. Intemeietorii celor două provincii danubiene au organizat viața administrativă a acestor zone, au transformat profund viața economică și socială a populațiilor cucerite și au influențat într-o măsură decisivă cultura spirituală a neamurilor subjgate.

Dintre toate provinciile europene ale Imperiului roman, Dacia care fusese cucerită cel mai tîrziu, avusese o poziție geografică — să zicem — excentrică, față de toate celelalte provincii romane, cele de nord fiind limitate — în linii mari — de Rin și de Dunăre¹.

Toate aceste premise, precum și altele, neamintite aici din cauza spațiului restrîns care ne stă la dispoziție, trebuie luate în considerare pentru a înțelege mai bine înglobarea celor două provincii dunărene în cadrul rețelei rutiere generale a Imperiului roman în cursul secolelor II—III e.n.². Pentru rațiunea militară

¹ J. F. Horrabin, *Grundriss der Wirtschaftsgeographie*², (aus dem englischen übersetzt von K. A. Witfogel), Wien—Berlin, 1926, p. 63, fig. 12; E. C. Semple, *The Geography of the Mediterranean Region (its Relation to ancient History)*, London, 1932; P. Teleki, *A gazdasági élet földrajzi alapjai*, II, Budapest, 1936, p. 366—367; H. W. van Loon, *Nézz körül a földön*, Budapest, f.a., p. 90.

² Pentru problemele de geografie istorică descriptivă în general, pentru drumurile antice în special, vezi, bunăoară: J. Banner—I. Jakabffy, *A Közép-Dunamedence régészeti bibliográfiája a legrégebb időktől a XI. századig*, I, Budapest, 1954, p. 259—262, 310—312, precum și M. Besnier, V. Chapot, *Via*, în *DA*, V, 1, Paris, p. 777—817; H. Kiepert, *Formae Orbis Antiqui*, XVII, *Illyricum et Thracia*, Berolini, 1894; P. Király, *Dacia Provincia Augusti*, în seria *Történeti, nép- és földrajzi könyvtár*, XLVII, I, Nagybecskerek, 1893, p. 1—34, 347—365; K. Miller, *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*, Stuttgart, 1916, col. 542 (fig. 170); V. Christescu, *Viața economică a Daciei romane*, Pitești, 1929, p. 100—110; idem, *Istoria militară a Daciei romane*, București, 1937, p. 104—114; Em. Panaitescu, *Le grandi strade romane in Romania*, în seria *Quaderni dell'impero. Le grandi strade romane del mondo*, X, Spoleto, 1938; Y. Tudorov, *Le grandi strade romane in Bulgaria*, în aceeași serie, II, Spoleto, 1936; Nik. Vulić, *Le strade romane della Jugoslavia*, în aceeași serie, XV, Spoleto, 1939; D. Tudor, *Viața economică. Căile de comunicație. Capitolul Epoca sclavagistă romană*, în *IstRom*, I, p. 404—406 etc.

și administrativă noua provincie, imediat după terminarea primului, dar mai ales după cel de-al doilea război dacic, trebuia să fie legată prin drumurile cele mai ușoare și cele mai scurte cu teritoriul Italiei, respectiv cu Orașul etern.

Deoarece izvoarele privitoare la evenimentele celor două războaie (*Commentarii* împăratului Traian, *Getica* medicului său de campanie: Kriton, precum și *Getica* lui Dion Chrysostom) s-au pierdut, informațiile referitoare la Moesia și Dacia sînt mult mai tîrzii, fragmentare și nu prea clare.

Eruditul geograf alexandrin Claudius Ptolemaeus ne-a lăsat multe note foarte interesante, dar destul de dificile pentru o interpretare precisă. Ptolemeu pentru Dacia, ca și pentru alte provincii, „furnizează” multe indicații topografice și o nomenclatură abundentă a diferitelor neamuri, precum și o listă amplă de localități mai importante, dar nu ne-a lăsat nici o informație asupra drumurilor și a traseului lor. Opera lui Ptolemeu, *Geographia*, așadar, numai în mod indirect se poate utiliza în legătură cu drumurile romane.

Indicații care se referă la unele drumuri se pot afla în izvoare scrise cu un caracter eminent practic, cunoscute sub denumirea de *Itineraria*. Cel mai important dintre ele pare a fi *Itinerarium Antonini*, dar din nefericire însă nici acesta nu ne dă nici un amănunt de construirea sau modificarea, respectiv traseul drumurilor din Dacia romană. Spre norocul nostru avem însă vestita *Tabula Peutingeriana* cu lista numelor localităților păstrate și de cosmograful Anonim de la Ravenna³. În pofida criticilor aduse de mulți cercetători de renume, *Tabula Peutingeriana* rămîne izvorul cel mai prețios în ceea ce privește rețeaua stradală internă a Imperiului roman. *Tabula Peutingeriana*, copia unei „hărți” vechi de tipul itinerariilor romane, compilată în cursul secolului al III-lea e.n., reprezintă drumurile „lumii” (*orbis terrarum*). Este de menționat că din această hartă primitivă lipsește orice proporție, orice unghi, orice folosire a punctelor cardinale. Un lucru esențial pentru *Tabula* este marcarea drumurilor imperiale și a distanțelor între diferite localități în mii de pași (*millia passuum*). Întreaga *Tabula* este dezvoltată, înfioată linear în direcția est-vest, fixînd pe acest ax drumurile, coastele mărilor, cursurile de rîuri mai importante care urmează alte direcții, reducînd într-o măsură enormă liniile, mai bine-zis distanțele de nord-sud.

Ultimul autor modern care a publicat *Tabula Peutingeriana*, K. Miller în al său volum⁴, a intenționat să transcrie cu grafie modernă reprezentarea diferitelor segmente ale hărții antice. Aceste grafice, în mod cert utile, nu sînt însă totdeauna reușite și, îndeosebi, în privința Moesiei și Daciei — fără îndoială — sînt greșite. Altminteri, pe drumul principal al Daciei (reprezentat pe segmentele nr. VII—VIII) pe *Tabula* sînt situate 59 de stațiuni cu nume nu odată deformate, nume între care figurează și cele de *Napoca*, *Opatiana* și *Porolissum*.

După „hărțile” antice, documentul esențial, cel mai caracteristic pentru cunoașterea traseului drumurilor imperiale, este *lapis milliarius*. Miliariile puse

³ *Anonymus Ravennatus*, ed. A. Gronovius, Leiden, 1722, cartea a IV-a, cap. 7, cap. 14, p. 777; vezi și: *Cosmographia Anonymi Ravennatis*, ed. M. Pinder și G. Parthey, Berolini, 1860; E. Desjardins, *La table de Peutinger*, Paris, 1869—1873; cf. și M. J. Ackner, *Abhandlungen über Monumente, Steinschriften, Münzen und Itinerarien aus der Römerzeit mit besonderer Hinsicht auf Dacien. Ein Beitrag zur Archäologie Siebenbürgens. Die Peutingerische Tafel mit besonderer Beziehung auf Siebenbürgen*, în *AVSL*, I, 3, 1845, p. 12—44; P. Broșteanu, *Das Trajanische Dacien auf der Peutingerischen Weltkarte des Castorius*, în *Romänische Revue*, V, 1889, p. 146—155, 226—231, 349—357, 697—701.

⁴ Vezi nota 2.

de-a lungul „șoselelor“ imperiale au indicat distanța progresivă pentru fiecare mie de pași, adică pentru fiecare 1.478,50 m.

În împrejurimile mai apropiate sau mai îndepărtate ale orașului antic *Napoca* se cunoșteau două miliarii: cel găsit pe teritoriul comunei Aiton la sfârșitul secolului trecut, (spre norocul nostru) descris de Th. Mommsen (CIL, III, 1627), din nefericire dispărut de atunci; cel de-al doilea, aflat în 1932 la Mera în partea de hotar „Pad“, a fost publicat de prof. C. Daicoviciu⁵. Și primul și ultimul dovedesc cu toată siguranța existența porțiunii de drum imperial construit între localitățile antice *Potaissa* și *Napoca*, pe de o parte, respectiv *Napoca* — *Porolissum*, pe de altă parte, tronsoane construite imediat după cucerirea noii provincii.

Unul dintre autorii acestor rinduri fiind ea și copil de față la vizionarea descoperirii, făcute de învățătorul director din Viștea, János Székely, de la Mera (com. Baci, jud. Cluj) a miliarului publicat de C. Daicoviciu, vizionare la care au participat prof. Șt. Bezdechi, C. Daicoviciu și Al. Ferenczi, a reținut locul respectiv care a servit drept punct de reper la detectarea tronsonului de drum imperial dintre Mera și Nădășelu. Cercetătorul maghiar K. Torma a semnalat deja, în linii mari, traseul drumului care a pornit din împrejurimile gării C.F.R. Cluj-Napoca, a trecut în stînga albiei riulețului Nadăș pe la (fosta localitate, actualmente cartier al municipiului Cluj-Napoca) Cordoș, prin comuna Baci, prin hotarul satelor Rădaia, Mera, Nădășelu (com. Sînpaul, jud. Cluj), Șardul (Clujului), Cubleşu, Stoboru (com. Cuzăplac, jud. Sălaj), Bozolniș și Sutoru (în antichitate *Optatiana*)⁶, dar din descrierea lui sumară nu se poate stabili cu exactitatea necesară traseul diverselor porțiuni. De aceea s-a impus detectarea diferitelor tronsoane ale drumului imperial, ținînd cont și de faptul că între *Potaissa* și *Napoca* s-a făcut deja acest lucru, ductul drumului fiind cartat cu acribia topografico-ingenerească⁷. Autorii rîndurilor de față au urmărit resturile porțiunii de drum dintre capătul de vest al comunei Baci și albia Pîrîului Mera⁸, el fiind anevoios identificabil.

După aceea s-au ghidat după tronsonul de drum dintre albia Pîrîului Mera [acesta se varsă în riulețul Nadăș cam în dreptul capătului de est (cel de jos) al gării C.F.R. — Mera] și pînă la locul unde calea antică traversează albia pîrîului Nădășelu, la capătul de nord-nord-vest (cel de sus) al localității cu același nume. Tronsonul cu pricina, care se întinde la nord de albia Nădășului, respectiv a Nădășelului, în toată lungimea ei serpuiește sub pantele dealurilor „Bicarit“, „Nadă“, „Baia de la Băncasa“, „Săs“, „Silibrazdă“, „Dealul Șarcaneului“, „Pe Deal“ etc.⁹,

⁵ *Un nou miliaru în Dacia*, în *AISC*, I, 2, p. 48—53.

⁶ *Vezi Adalék észak-nyugoti Dacia föld- és helyiratahoz*, în *A Magyar Tudományos Akadémia Evkönyvei*, II, 1862—1868, p. 3—39; idem, *A Limes Dacicus felső része*, în *Ertekezések a Történeti Tudományok Köréből*, IX, 2, Budapest, 1880, p. 114—115.

⁷ D. Ursuț, P. Petrică, I. Winkler, *Cîteva considerații geotopografice privind traseul drumului roman Potaissa—Napoca*, în *sectorul Cluj-Napoca—Aiton*, în *ActaMN*, XVII, 1980, p. 441—446; D. Ursuț, P. Petrică, *Scurtă analiză topometrică a sectorului de drum roman între km 8+750 și intrarea în municipiul Turda*, în *ActaMN*, XIX, 1982, p. 591—592; I. Winkler—M. Blăjan—T. Cerghi, *Drumul roman Napoca—Potaissa*, în *Potaissa*, II, Turda, 1980, p. 63—79; I. Winkler, *Drumul roman Napoca—Potaissa* (II), în *ActaMN*, XIX, 1982, p. 587—589.

⁸ Cf. Attila T. Szabó, *Kalotaszeg helynevei. I. Adatok* (în continuare prescurtarea *Khn*), [Cluj], 1942, p. 248, nr. 191.

⁹ Idem, *op. cit.*, p. 226—227.

înălțimi cu pante repezi care nu sînt altceva decît niște cueste, clădite din roci calcaroase de la începutul erei cainozice¹⁰, împrejmuid dinspre nord valea Nadășului.

Primele urme sigure și continue de drum ies la iveală în pămîntul de culoare închisă al arăturilor, începînd de la ultimele case ale cătunului [...] aparținător localității Mera¹¹, în formă de fișie mai lată sau mai îngustă, plină cu bucăți mai mari sau mai mici de pietre albe, locale, de calcar eocen și cu pietriș de rîu, fișie ce pe o porțiune oarecare folosește pavajul drumului antic, iar, într-un alt sector este aproape paralelă cu drumul de care și de tractoare (de pămînt) actual ce duce în stînga pîrului Nadăș spre localitatea Nădășelu. După o distanță de aproximativ 450 m, calea în cauză se urcă pe terasa inferioară a Nadășului numită „Pad”, tot paralelă cu drumul de care actual, distanța între cele două căi, aici, reducîndu-se la numai circa 10 m. În apropierea coborîșului drumului de pe terasa pomenită, la vest de el (în stînga lui), în arătura neagră, proaspătă se vedea o pată de formă elipsoidală, de aproximativ 25 m lungime și 6—8 m lățime, acoperită cu multe pietre de calcar. Aici, în stînga drumului, putea să existe în antichitate o clădire de dimensiuni modeste: un pichet (*mansio*). Fragmente de ceramică sau alte resturi arheologice nu au putut fi depistate însă de noi. După ce drumul antic și cel actual coboară de pe terasa întinsă, amintită a Nadășului, ele se împreună, cel actual folosind pavajul drumului antic, înaintînd spre nord-nord-vest sub dealul „Băneasa”. Această situație nu se schimbă nici pînă la capătul de sus, cel nordic al satului Nădășelu, în această localitate fiind așezate pe axul drumului cîmar casele unei ulițe secundare.

Începînd de la capătul de nord al acestei ulițe, la picioarele „Dealului Șarcaneu”¹² (ale unei cueste), pe o distanță de cîteva sute de metri, destul de nesigur, dar totuși se mai văd contururile căii antice, ca pe urmă să dispară totalmente sub șoseaua modernă Cluj-Napoca — Zalău. Resturile ei se pot redescoperi abia în dreptul grajdurilor C.A.P.-ului Nădășelu, din acest loc numit „Ritul cailor” puțin fi urmărite însă pînă aproape de confluența „Văii” (Șardului) cu Valea Nădășelului. Porțiunea care „lipsește” este acoperită, desigur, de aluviunile Văii Nădășelului. Traseul drumului roman, care urmărește întrucîtva curbele de nivel ridicate puțin față de lunca Văii Nădășelului, dispare apoi sub drumul secundar actual, care se ramifică spre nord-nord-vest din șoseaua asfaltată Cluj-Napoca — Zalău, îndreptîndu-se spre localitatea Șardu. Cum este de așteptat, drumul antic nu mai apare în vatra satului actual. Dincolo de localitatea pomenită, după ce și „Valea” (Șardului) cotește în întregime spre nord, mai apoi spre nord-nord-vest, traseul drumului antic apare iarăși în valea largă cu un profil longitudinal dulce, asemănător unui terasament de cale ferată foarte bine distinct în luncă (numită „Sâs”, precum și „Fundătură”¹³), terasament, care poate fi urmărit pînă la șaua scundă numită „Dealul Topii” dintre „Valea” (Șardului) și „Valea Cubleşului” (spre Stoboru, respectiv Ruginoasa), pe de altă parte, formînd limita județelor Cluj și Sălaj. În acest ultim județ, în „Valea Cubleşului” nu am mai urmărit drumul antic.

¹⁰ Vezi *Harta geologică a R. S. României*, scara 1 : 200.000, foaia L — 34 — XII, 10., Cluj, București, 1968, redactori: Emilia Saulea, I. Dumitrescu, Gh. Bombiță, Fl. Marinescu, M. Borcoș, Iosefina Stancu; notă explicativă de: I. Dumitrescu, p. 18—24; *Pe poteci cu bănuței de piatră. Ghid geologic al zonei Cluj*, (coordonatori științifici: N. Mészáros și Oct. Clichici), București, 1975, p. 19—28, 73—78.

¹¹ Attila T. Szabó, *Khn*, p. 247, 248, nr. 174.

¹² Idem, *Khn*, p. 226, nr. 43, 227.

¹³ Idem, *Khn*, p. 229, nr. 34, 43, p. 230.

În lungul „Văii” (Șardului) cu o axă longitudinală destul de dreaptă, traseul fostului drum imperial este relativ drept, distingându-se foarte bine în luncă, fiind trasat în dreapta albicii meandrate a „Văii” (Șardului). El este distrus numai în porțiunea inferioară a lui, pe o distanță de câteva sute de metri, de un drum forestier construit cu câțiva ani în urmă. Corpul șoselei antice ar merita să fi secționat în câteva locuri, mai ales acolo unde traversează câțiva afluenți mai mici din dreapta „Văii” (Șardului) cum sînt, spre exemplu: „Chișpătac”, „Pîrîu Ursului”, „Pîrîu lui Pavel”.

*

Cu ocazia efectuării unor mici sondaje de verificare făcute pe teritoriul localității Mera, în apropierea locului de descoperire al miliariului cunoscut, într-o arătură, s-a constatat că pavimentul drumului antic, lat de 6,3 m, pe ambele laturi cu câte un mic și nu prea adînc canal de scurgere, are patru straturi succesive:

1) un strat, un fel de pat de pietriș de rîu transportat din valea Someșului Mic; 2) un strat de blocuri mai mari, nefasonate, servind drept bază; 3) un strat de pietre (lespezi de dimensiuni reduse) de calcar local eocenice puse pe cant foarte strîns. 4) Această masă compactă, rezistentă, bătucită (?), a fost mărginită pe ambele laturi cu un parapet format din pietre locale mai mari, așezate tot pe cant, fiind protejate de o fișie relativ îngustă de pămînt bătucit. Din nefericire, în multe locuri resturile fostului drum imperial au fost distruse însă de aratul mecanizat.

*

Prin descoperirea miliariului de la Mera în toamna anului 1932 s-a ajuns în posesia unor date importante în privința istoricului drumului antic (sectorul *Napoca — Optatiana*). Cert este existența, pe la anul 165 e.n., a unei șosele împărătești (publice), ce ducea, desigur, de la *Napoca* spre nord-vest, spre *Porolissum* (Moigrad). Șoseaua a existat, fără îndoială, și mai înainte, ea deservind o vastă zonă ajunsă sub stăpînire romană, odată cu cuceririle făcute de împăratul Traian care, de altfel, construise, la 108, porțiunea dintre *Napoca* și *Potaissa* a aceleiași șosele (C.I.L., III, 1627). Perioada ar fi — cum a dovedit C. Daicoviciu — identică cu aceea în care cei doi împărați Marcus Aurelius și Lucius Verus (161—169) mai construiesc șosele și în alte părți: în Lycia și Pamphylia, de pildă (C.I.L., III, 13526), în anul 165.

Ultimele trei rînduri ale inscripției miliariului de la Mera se referă, desigur, la o a doua refacere a drumului, întîmplată mai tîrziu, sub un alt împărat, poate sub Caracalla — cum crede C. Daicoviciu — (în nici un caz nu Elagabal, al cărui nume ar fi fost șters, în urma cunoscutei *damnatio memoriae*).

Miliariul de la Mera, pe lîngă că a sporit numărul relativ mic al acestor monumente cunoscute în Dacia la șapte, oferea pentru C. Daicoviciu și un prilej bun de a stabili anumite lucruri în legătură cu topografia Daciei la nord de *Napoca*. Din capul locului, în ce privește cursul drumului roman, se constată că el nu fusese identic cu acela al șoselei moderne ci la vreun km spre nord-vest de aceasta (în zona locului de descoperire al miliariului).

Ceea ce se poate afirma despre acest tronson de drum este că el duce, într-adevăr spre *Optatiana—Porolissum* și că aceste localități nu trebuie căutate în alte părți, cum se susținea pe vremuri. Oricît ar fi, într-adevăr, de nesigură direcția detaliată a drumului nostru, în general ține linia nord-vest care

duce peste Sutoru la Moigrad. Pe de altă parte, descoperirile epigrafice recente, interpretate just, ne aduc o confirmare că localitatea antică *Optatiana* din *Geograful Ravenat* și *Tabula Peutingeriana*, dată între Napoca și *Porolissum*, trebuie să fie așezată numai pe această linie de comunicație Cluj-Napoca — Sutoru — Jac — Moigrad!

*

Nu putem încheia rindurile noastre fără a scoate în evidență câteva caracteristici ale zonei în discuție, străbătută de sectorul prezentat al drumului imperial roman.

Din punct de vedere geomorfologic relieful este colinar și face parte din așa-zis Podișul Someșan¹⁴, aparținând unei regiuni de cueste concentrice, formate mai ales pe seama calcarelor eocene, a așa-ziselor strate de Hida (Helvetian) și a tufului de Dej (Tortonian) ca reflex al structurii homoclinale a acestor formațiuni, cu altitudini în medie sub 600 m. Participarea în alcătuirea acestui podiș (fragmentat) a unor succesiuni de strate eocene, oligocene (și miocene), cu o consistență variabilă și o înclinare, în general, constantă, imprimă reliefului trăsături specifice în legătură cu dezvoltarea unor pante și suprafețe structurale netede ce formează o serie de cueste, foarte caracteristice. Fenomenele de soliflucție (alunecare) nu sînt nici aici o raritate, constituind și pe dealurile ce mărginesc valea Nădășului și a Nădășelului mai multe valuri de alunecare. Culoarul Nădășului și al Nădășelului s-a format prin acțiune erozivă-acumulativă, rezultind zone mai mult sau mai puțin largi de luncă, precum și câteva trepte de terase (deocamdată nestudiate în mod amănunțit). Nivelele de terasă marchează altitudinile succesive la care s-a situat cursul Nădășului în desfășurarea în timp a acțiunii sale multi-milenară de eroziune în adîncime. Relieful din jurul văii Nădășului este fragmentat printr-o rețea hidrografică relativ deasă, al cărui colector este Nădășul împreună cu afluentul său cel mai însemnat din stînga: pîrîul Nădășelu. Zona cu pricina face trecerea spre Depresiunea îngemănată a Agriului — Almașului, care s-a format la contactul Podișului Someșan cu Munții Meseșului, depresiune în care sînt amplasate o serie de castre, cum ar fi Buciumi, Românași, Romita, Sutoru (*Optatiana*), într-o oarecare măsură și Tihău și, la extremitatea de nord-nord-vest, complexul de la *Porolissum*¹⁵! Plafonul acestei depresiuni se găsește între 400—500 m și este dominat tot de cueste festonate, formate însă de data aceasta din straturi de Hida.

Versanții dinspre sud a văii Nădășului, cei ai Nădășelului, precum și a „Văii“ (Șardului) sînt domoli, iar cei de nord, nord-est sînt mult mai abrupti din cauza cuestelor. Văile sînt asimetrice, dar relativ largi [în afara unui sector scurt al „Văii“ (Șardului)], cu aspect de îmbătrînire, care în timpul precipitațiilor (media

¹⁴ Șt. Mateescu, *Observații geomorfologice în nord-vestul Transilvaniei*, în *Anuarul Institutului geologic al României*, XI, 1925—1926; Vint. Mihăilescu, *Platforma Someșană*, în *Buletinul Societății Geografice Române*, LIII, 1934; idem, *Observații morfologice în NW-ul Transilvaniei*, în *Volumul omagial „Gr. Antipa“*, București, 1938; idem, *Dealurile și cîmpurile României. Studiu de geografie al reliefului*, București, 1966; Al. Savu, *Podișul Someșan. Studiu geomorfologic*, teză de doctorat, Cluj, 1963, în ms., păstrat în biblioteca Facultății de biologie-geografie, secția de geografie fizică a Universității din Cluj-Napoca.

¹⁵ Cf. Șt. Ferenczi, *Die Erforschung des römischen Limes auf den Höhen des Meseșgebirges*, în *Dacia*, N.S., XI, 1967, p. 145, fig. 9—12, p. 148, fig. 4; idem, *Observații cu privire la sistemul și caracterul așa-zisului „Limes Dacicus“*, în *ActaMN*, V, 1968, p. 78, fig. 1, p. 80, pliant.

anuală între 700—800 mm) produc inundații nu de puține ori, însoțite de alunecări de teren, fenomene de soliflucție care au putut distruge anumite porțiuni ale drumului roman numai pe distanța Baci — Rădaia — Mera. În rest nu se poate afirma existența unui astfel de pericol. Și încă câteva observații importante:

— Diferența de nivel între Cluj-Napoca (circa 340 m altitudine absolută) și „Dealul Topii” (575 m) este de 235 m, panta medie a drumului fiind în jur de 4—5‰.

— Orientare generală sud-est — nord-vest;

— traseu excelent ales, în funcție de stabilitatea și geomorfologia terenului; excepție face doar tronsonul dintre Baci și Mera, unde se impune însă o studiere mai atentă a realităților existente pe vremuri;

— vizibilitate bună pe mai tot traseul [în afara cotului de la Șardu (la intrare în localitatea actuală)]; asigurată și de curbele cu raze mari; aliniamente lungi, ce depășesc nu de puține ori mai bine de 1 km;

— drumul imperial în majoritatea cazurilor este la o depărtare considerabilă față de șoseaua actuală Cluj-Napoca — Zalău; de la Șardu spre nord chiar duce într-o vale separată, împreunându-se numai în vatra satului Sutoru (*Optatianu*);

— străbate o zonă cu izvoare de apă potabilă, pe cât este posibil evitând, în același timp, lunca inundabilă a Nădășului, a Nădășelului, precum și a „Văii” (Șardului);

— materialele de construcție rulate au fost incontestabil aduse din valea Someșului Mic, în timp ce piatra grosieră calcaroasă a fost exploatată din împrejurimile confluenței „Pârului Jiștii” sau a „Pârului Hordoșcut”¹⁶ cu valea Nădășului. (Menționăm că în zona aferentă au fost depistate urmele a mai multor *villae rusticae*; de exemplu, la Mera, în partea de hotar „Zalagoș”¹⁷, apoi la 1 km nord-est de localitatea Șardu¹⁸; pe malul drept al Nădășului pe teritoriul localității Viștea, două puncte: 1) la „Hordoșcut” și 2) la „Palota”¹⁹, ultimul deasupra baltei C.F.R. Nădășelu, în apropierea traseului drumului antic, nu departe de ruinele presupusului *mansio*, pomenit la descrierea tronsonului respectiv de șosea imperială, toate fiind pe vremuri în posesia unor veterani veniți din castrul de la Gilău, amplasat la confluența văii Someșului Mic cu valea Căpușului.

*

În mod firesc se pune întrebarea: ce rol avușese rețeaua de drumuri în provincii? Fără îndoială, ele serveau, înainte de toate, pentru a forma o unitate indivizibilă de comunicație, care avea nu numai un rost militar (strategic), economic, dar contribuia într-o măsură greu de apreciat la răspindirea civilizației și

¹⁶ Atila T. Szabó, *Khn*, p. 257, 258, nr. 146, p. 273, 275, nr. 10, 18.

¹⁷ Idem, *Khn*, p. 246, 247, nr. 102. Observație personală I. Ferenczi.

¹⁸ G. Finály, *Római és pseudo-római nyomokról Kolozs vármegyében*, în *ArchÉrt*, XXIV, 1904, p. 244; I. Mitrofan, *Villae rusticae în Dacia superioară (II)*, în *ActaMN*, XI, 1974, p. 46.

¹⁹ G. Finály, în *ArchÉrt*, XXIV, 1904, p. 244, pomeneste numai *villa* de la „Palota”, la fel și I. Mitrofan, în *ActaMN*, XI, 1974, p. 46. În legătură cu *villa rustica* (neamintită de Mitrofan) de la Viștea — „Hordoșcut”, vezi C. Daicoviciu, *Notițe epigrafice și arheologice*, în *AISC*, I, 2, 1928—1932, p. 63, nr. 2; *villa* de la „Palota” figurează sub nr. 1. Tot în valea „Pârului Hordoșcut” sau a „Pârului Jiștii”, însă la est de aceasta, pe un deal scund, cu un mic platou în vîrf, în formă de „terasă”, numit „Ibroc” s-au depistat ruinele unei alte „ferme romane” (tot necunoscută pentru I. Mitrofan), locul respectiv aflându-se deja pe teritoriul localității Suceagu (com. Baci, jud. Cluj). (Cf. I. Ferenczi, *Régészeti — helyrajzi kutatások Kolozsvárott és környékén (I)*, în *Studia*, series Historia, fasc. 2, 1962, p. 37, nr. 12, pe schița-hartă anexată nr. 52).

culturii romane, precum și a limbii latine. Fără de această rețea de drumuri era imposibil organizarea și păstrarea unor provincii.

Se poate spune pe bună dreptate că atunci când armata romană a cucerit o provincie nouă pentru Imperiu, cum a fost cazul — între altele — și Dacia, drumul roman a ajutat, într-o măsură apreciabilă, la civilizarea provinciei respective. Armata și rețeaua de drumuri au fost primele organizații care s-au văzut într-o nouă provincie. Armata și arterele de comunicație imperiale au fost cele două organe necesare pentru romanizarea noii provincii. O colonie romană, un oraș, un castru roman, cu așezarea civilă anexă au fixat și au demonstrat forța militară a Imperiului. Un drum roman imperial, în schimb, a indicat totdeauna principiul pătrunderii puterii civilizației romane. Drumul imperial roman reînnoiește în continuu această forță deoarece lega provinciile cu centrul Imperiului.

Din nefericire, la noi s-a scăpat din vedere importanța rețelei de drumuri principale și secundare, cu toate că — așa cum am amintit cu câteva rânduri mai sus — ele avuseseră un rol extraordinar în procesul romanizării. Până acum s-au făcut prea puține în vederea detectării și urmăririi drumurilor din provincia Dacia. Noi avem însă intenția de a continua și în viitor cercetările pe teren pentru a depista noi porțiuni de drumuri pe teritoriul județului Cluj.

ISTVÁN FERENCZI — DORIN URSUT

TOPOGRAPHIC ARCHAEOLOGICAL RESEARCH CONCERNING THE ROMAN IMPERIAL ROAD NAPOCA—POROLISSUM (BACIU—ȘARDU BRANCH, CLUJ COUNTY)

(Summary)

During the spring of 1984 the authors of the present paper investigated a plot of land, in order to identify a certain branch of the Roman Imperial road, connecting two ancient cities: *Napoca* and *Porolissum*. The starting points were the short description made by the Hungarian researcher K. Torma in the last quarter of the 19th century, as well as the place, where the miliar from Mera (Baciu commune, Cluj county) was discovered and then published by C. Dăicoviciu in 1932.

The results of these investigations on the whole are the following: 1. Between the western extremity of Baciu and the north-north-western limit of Nădășelu village, the road winds above the left side of Nădășu river. At the north-north-western end of Nădășelu village, the road crossed the Nădășelu river advancing up to the confluence of Șardu Valley with Nădășelu. From here on, the road turns West, and after 800—1000 meters, returns to the above-mentioned direction, but this time in Șardu Valley to the confluence between the hydrographic basin of Nădăș and that of Almașu, crossing over a short saddleback. (The Roman road starting from the confluence between Șardu Valley and that of Nădășelu, had therefore, an entirely different tract than the today's modern highway between Cluj-Napoca and Zalău).

2. The Baciu—Mera branch is more difficult to be pursued, because of the repeated, massive ground sliding, as well as for the plantations of fruit-trees on enormous areas. On the other hand, between Mera and the north-north-western end of Nădășelu, the route of the road is easy to be recognized. A little lane of this last place still uses the pavement of the Roman road. After some 400—500 meters, around the stables of the Agricultural Production Cooperative — Nădășelu, the lane reappears, winding further to a less high level from that of Nădășelu river meadow. On the gap, where it was not perceived, it was probably covered by the alluvia of the mentioned river. The road, which is afterwards

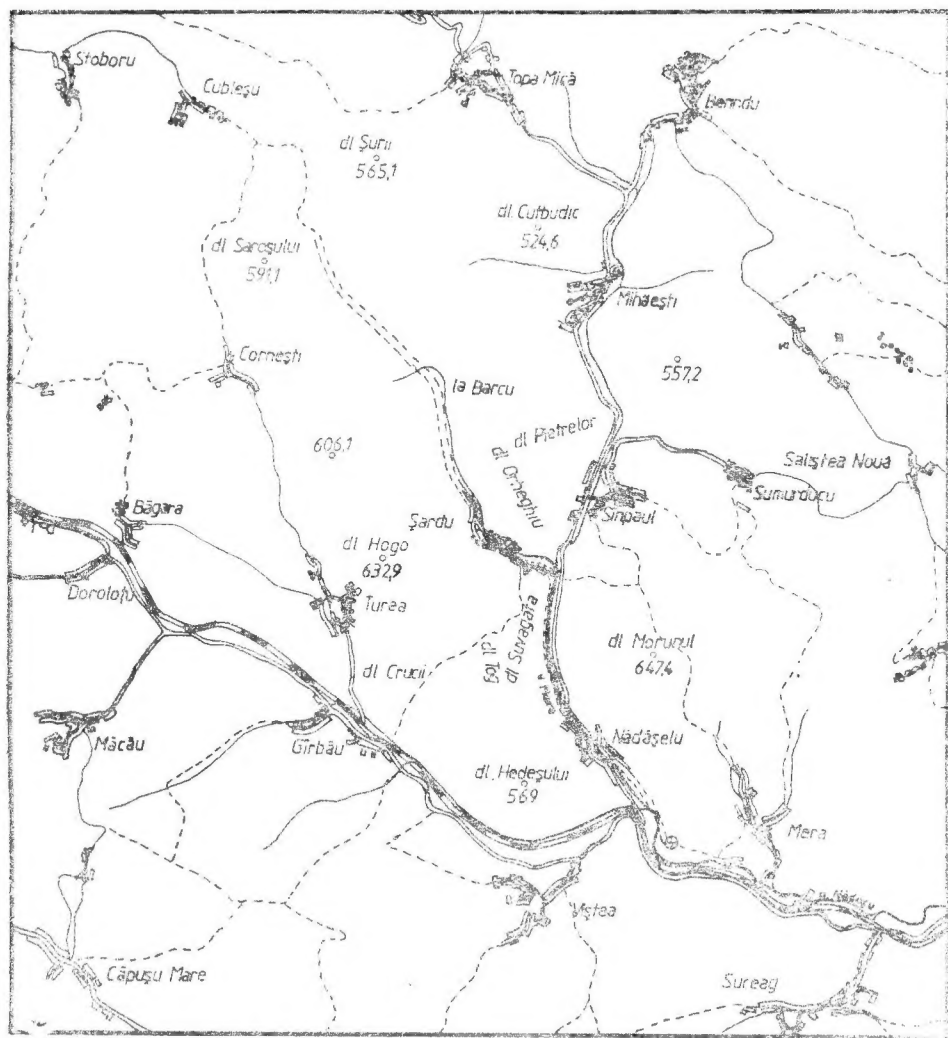
easy to be pursued up to the opening of Șardu Valley, disappears under the today's minor road, that branches out from the main highway Cluj-Napoca—Zalău, leading to Șardu village. The road reappears only at the north-western end of this village, following then, the general quite straight direction of Șardu Valley, up to its origin, namely to the short saddleback previously mentioned, passing towards the Almașu hydrographic basin. Here, it becomes very distinct, being much like a narrow, railway embankment on the right side of Șardu riverbed.

3. On performing some check-tests on the territory of Mera, in the vicinity of the already known miliar place, in a ploughing spot, it was found out, that the pavement of the ancient road, of 6,3 meters wide, with little, not very deep drainducts on each side, has four successive strata:

1. a gravel bed (brought by the river far from the Valley of Someșu Mic); 2. a ground layer of big unrefined stones of local origin; 3. a limestone layer (slabs of minor size) ordered on a tight edge. 4. This compact, hard mass (battered?) was surrounded on both sides, by a parapet made up of big stones from the place, still set on edge, being protected by a relatively narrow strip of battered soil. Unfortunately, in many places, the traces of the Imperial road have been destroyed, because of mechanized ploughing. Near the digging place, to the West, there might have been an edifice: a picket (*mansio*), as in the black, newlyploughed hole an ellipsoid-shaped spot, covered by several limestones, can be noticed.

Ceramics or other archaeological vestiges have not yet been traced out by the authors.

DRUMUL ROMAN MERA — ȘARD



LEGENDA

- ⊕ locul descoperirii miliarului
 ---- drum roman

scara 1:100000